COMISIÓN DE HACIENDA

(Sesión celebrada el 7 de diciembre de 2017).

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 10:04).

–Damos la bienvenida al superintendente de servicios financieros, contador Juan Pedro Cantera y al gerente de la Asesoría Jurídica, doctor Daniel Artecona, a quienes invitamos para que nos brinden su opinión sobre el proyecto de modificación de la normativa vigente en intermediación financiera que está a consideración de la comisión.

SEÑOR CANTERA.- Agradecemos a la comisión la invitación realizada al Banco Central del Uruguay para comentar el proyecto de ley que trata modificaciones a la regulación del proceso de resolución bancaria. Soy el superintendente de Servicios Financieros y me acompaña el señor gerente de la Asesoría Jurídica del Banco Central del Uruguay. Hemos venido mandatados por el directorio del Banco Central del Uruguay a representar a la institución para realizar los comentarios que los señores senadores entiendan pertinentes.

Para atender la demanda de la nota de invitación, quiero comentar que este proyecto de ley refiere a las empresas de intermediación financiera pero no estrictamente a la actividad de intermediación financiera, sino a la resolución de las entidades cuando han fracasado en su actividad bancaria y necesitan disponer de activos, pagar los pasivos o encontrar una forma de seguir operando distorsionando lo menos posible la estabilidad financiera del país.

Esta ley se enmarca en un proceso que se inició en el año 2002, cuando tuvimos la crisis financiera y económica en el país. Concretamente, en diciembre de 2002, por la Ley n.º 17613 se estableció un proceso de resolución para las entidades bancarias que se decidió liquidar en aquel momento y se previó la existencia de un seguro de depósitos, que más adelante fue reglamentado por el Poder Ejecutivo como un seguro de depósitos gestionado dentro del Banco Central del Uruguay. Más adelante, en el año 2008, se tomó la decisión, junto con la modificación a la Carta Orgánica del Banco Central del Uruguay, de crear una entidad separada de ese banco, la Corporación de Protección del Ahorro Bancario, que tendría por finalidad gestionar el fondo de garantía de depósitos. Además, se le otorgaron atribuciones para tomar decisiones de resolución de la entidad distintas a la liquidación, como ocurría hasta ese momento, en que estaba previsto que fuera una acción en el ámbito administrativo llevada adelante por el Banco Central del Uruguay. Por lo tanto, esas facultades se le transfirieron a una nueva entidad que es la Corporación de Protección del Ahorro Bancario, que comenzó a funcionar en forma inmediata, se organizó y empezó a intercambiar con el Banco Central del Uruguay y con la Superintendencia de Servicios Financieros para definir cómo iba a establecer metodologías y procedimientos de resolución y liquidación de entidades.

En ese marco, se fueron analizando las eventuales inconsistencias y las lagunas que podían surgir en la medida en que esta es una institución que se crea para atender una circunstancia que no está presente en el momento porque, por suerte, no se liquidan bancos todos los días. Claramente, se van detectando los potenciales problemas cuando se quiere aplicar procedimientos con el mayor detalle posible y limitar los riesgos presentes.

En análisis posteriores realizados a la entidad que se creó y a la que se transfirieron poderes que tenía el Banco Central del Uruguay y se le otorgaron otros nuevos, se fueron detectando situaciones de falencia que se entendía que era necesario corregir.

En el año 2012, el sistema financiero y las entidades que estamos a cargo de su regulación y supervisión, tanto el Banco Central del Uruguay como la Corporación de Protección del Ahorro Bancario y el Ministerio de Economía y Finanzas, recibimos una evaluación denominada FSAP **–** Financial Sector Assessment Program**–**, que es realizada por el Fondo Monetario Internacional y el

Banco Mundial y que evalúa cuál es el grado de cumplimiento según los estándares internacionales adoptados por organismos supranacionales u organismos de referencia para definir una forma de hacer mejor las cosas.

En ese contexto, la Corporación de Protección del Ahorro Bancario fue evaluada con respecto al cumplimiento de los principios básicos emitidos por la Asociación Internacional de Aseguradores de Depósitos. En ese sentido, voy a hacer dos precisiones. Por un lado, están muy bien con respecto al cumplimiento de estándares internacionales pero, por otro, hay uno en el que es necesario y conveniente realizar mejoras sustanciales para que la resolución de una entidad bancaria en problemas se realice en forma oportuna, adecuada y con la menor afectación a los intereses de los depositantes, de la economía y del costo fiscal que eventualmente pudiera tener.

La Corporación de Protección del Ahorro Bancario, en conjunto con la Superintendencia de Servicios Financieros y la Asesoría Jurídica del Banco Central del Uruguay, formó un grupo de trabajo en el que se analizó cuáles eran las necesidades de mejora de la legislación. El directorio del Banco Central del Uruguay estuvo de acuerdo con esa base y el proyecto de ley fue presentado ante el Poder Ejecutivo. A nivel del Ministerio de Economía y Finanzas se hicieron comentarios y mejoras y finalmente la iniciativa fue remitida al Poder Legislativo.

En lo que tiene que ver con el ámbito de competencia del Banco Central del Uruguay, nos parece relevante el segundo aspecto que comenté, que refiere a una mejora en el procedimiento para atender las situaciones problemáticas en una entidad bancaria.

Actualmente, la ley prevé un sistema por el cual, si se detecta un problema, el directorio del Banco Central del Uruguay tiene que decretar un proceso de resolución bancaria. Al decretarlo, se suspenden las actividades y recién en ese momento la Corporación de Protección del Ahorro Bancario tiene que buscar una solución alternativa a la liquidación. Claramente, eso es muy ineficiente. Entonces, lo que se está planteando en esta modificación legal en ese sentido es que existan atribuciones para que la Corporación de Protección del Ahorro Bancario, en coordinación con la Superintendencia de Servicios Financieros, el Banco Central del Uruguay y el Ministerio de Economía y Finanzas, pueda realizar actividades preparatorias a la resolución bancaria una vez que se hayan detectado determinados indicios de problemas que requerirán que esa entidad deba ser resuelta mediante una venta o, eventualmente, una liquidación. Eso hace que, cuando el directorio del Banco Central del Uruguay tenga que definir que la entidad entre en un proceso de resolución, la Corporación de Protección del Ahorro Bancario y la superintendencia ya tengan una visión muy clara de cuáles son las opciones y, eventualmente, tengan una propuesta para permitir una resolución en un plazo muy breve. Seguramente, todos han escuchado que en otras jurisdicciones las resoluciones de bancos con problemas se adoptan en un fin de semana; que el viernes tiene un dueño y el lunes ya tiene otro, o que el lunes se vendió a otra entidad bancaria, o que el lunes se vendió una parte del negocio a otra y la otra parte se liquida. Ese es el proceso que se plantea seguir a través de este proyecto de ley para asegurar el menor costo en la decisión de resolución. Sin embargo, en el sistema actual, una vez que se cierra una institución se comienza a buscar al vendedor y probablemente en una o dos semanas la entidad bancaria pierda todo el valor que podría tener su clientela para cualquier otro agente y, por lo tanto, no queda más opción que tomar la decisión de liquidar cuando, en realidad, el objetivo principal era tratar de que ese negocio siguiera funcionando. En otros aspectos se resuelven temas más relacionados con la técnica de liquidación y para referirse a esto quisiera pedir que haga uso de la palabra el señor Artecona para que explicite los puntos que quedaron inconsistentes al traspasar atribuciones del Banco Central del Uruguay a la Corporación de Protección del Ahorro Bancario y que se quiere corregir por esta vía, y algunos otros que se quiere mejorar en función de lo que fue la experiencia de gestionar fondos de recuperación de activos bancarios y los efectos fiscales. Pienso que él puede desarrollarlos con mayor exactitud que yo.

SEÑOR ARTECONA.- En realidad, tengo poco para agregar a lo que dijo el señor superintendente, que fue muy claro y atacó la sustancia del proyecto. Al final de su exposición hizo referencia a que en la legislación vigente, si bien se excluye a las entidades de intermediación financiera de la ley general concursal, no queda especificado –y en cierta medida hay un vacío legal– qué disposiciones se aplican en relación con aquellos aspectos que no están regulados específicamente en la normativa sobre intermediación financiera cuando estamos frente a la liquidación de una institución de intermediación financiera.

Este proyecto de ley pretende dejar claramente establecido que el subsidio se aplica a la legislación concursal general, es decir que la Corporación de Protección del Ahorro Bancario a la hora de efectuar la liquidación de una institución de intermediación financiera aplicará las normas especiales

vinculadas a las empresas de intermediación financiera y subsidiariamente las normas de liquidación establecidas en la ley general de concursos.

Además, el proyecto de ley pretende subsanar algunos vacíos o incongruencias que pudieran haber quedado –como bien decía el señor superintendente– a la hora de traspasar la competencia de liquidación administrativa de las instituciones de intermediación financiera al ámbito de la Corporación de Protección del Ahorro Bancario. Habían quedado algunas disposiciones que se aplicaban al Banco Central del Uruguay como liquidador que no fueron recogidas cuando se atribuyeron esos cometidos a la corporación. Este proyecto de ley retoma esa línea y explicita que las mismas disposiciones que se aplicaban al Banco Central del Uruguay como liquidador se aplicarán a la Corporación de Protección del Ahorro Bancario, entre ellas, la declaración legal de que la liquidación se efectúa con la finalidad de protección del ahorro por razones de interés general.

En realidad, no hay muchos más aspectos para resaltar así que, con mucho gusto, nos ponemos a disposición de los señores senadores para responder las dudas que quieran plantear.

SEÑOR SARAVIA.- Agradezco a los representantes técnicos del Banco Central del Uruguay su presencia en esta sesión.

He seguido atentamente su exposición y, según entiendo, lo que se intenta en el proyecto de ley es corregir algunas deficiencias que provenían de la norma anterior y darle potestades a la Corporación de Protección del Ahorro Bancario para que pueda actuar más rápidamente en la liquidación o en la solución de un problema de resolución bancaria.

En concreto, ¿las normas bancocentralistas se aplican o se modifican en la norma que han traído? Me refiero al paraguas Banco Central del Uruguay sobre la aplicación de la norma.

SEÑOR ARTECONA.- Como bien expresó el señor superintendente, este proyecto de ley se titula «intermediación financiera», pero en realidad refiere básicamente a los procedimientos de resolución de entidades de intermediación financiera. Por lo tanto, el régimen de supervisión y control –creo que a eso se refería el señor senador Saravia– no se modifica en absoluto. En esta iniciativa se pretende mejorar el procedimiento de resolución bancaria y algunas disposiciones de la Corporación de Protección del Ahorro Bancario que en cierto modo habían quedado incompletas o indefinidas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia de los representantes del Banco Central del Uruguay. Su exposición fue realmente muy clara y nos mantendremos en contacto por cualquier duda que surja.

(Se retiran de sala los representantes del Banco Central del Uruguay).

(Ingresan a sala representantes del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines).

–Buenos días. Muchas gracias por haber aceptado la invitación a participar en esta comisión.

Estamos tratando el artículo 116 de la rendición de cuentas que fue votado tal como vino de la Cámara de Representantes, pero nos parecía que debíamos considerarlo nuevamente. Ya hemos recibido en la comisión a otras personas, pero los convocamos a ustedes para no quedarnos sin la opinión del sindicato. Sin más, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR SUÁREZ.- Muchas gracias por recibirnos. En realidad, nosotros queríamos venir acá porque estamos un poco sorprendidos. No pensamos que este artículo generara lo que se nos dice que aparentemente genera.

La estabilidad portuaria y la cantidad de jornales que hacen los trabajadores es un tema largamente discutido. Como todos sabemos –no vale la pena redundar en eso–, desde la aprobación de la Ley de Puertos en el año 1992 –más allá de sus bondades o no; cada uno hará sus consideraciones–, se instala la precariedad del trabajo en los puertos del país. Esto es indiscutible y creo que ni los empresarios, ni los políticos, ni los trabajadores podemos negarlo. En realidad, la Ley

de Puertos, entre otras cosas, elimina los registros de estiba, desmonopoliza el trabajo que hacía el Estado en tierra y establece la libre contratación.

En principio esta ley estableció que había un instituto como ANSE que regulaba, en cierta forma, todas las actividades y los registros. Luego, en el año 2000 o 2002 –me corregirán los compañeros– la ley de urgente consideración –en ese momento– avanza más sobre el proceso y retira a ANSE de la actividad portuaria, pasando todas las funciones al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y dice a texto expreso que debería haber creado un grupo de trabajo portuario a los efectos de hacer todos los controles.

A partir de ahí queda un gran vacío reconocido tanto por nosotros como por las empresas. El otro día leí una versión taquigráfica donde la empresa Tacua argumenta exactamente lo mismo: el vacío que se creó en función de eso. A partir de ahí, el sindicato portuario dice que hay que buscar una regulación a la actividad del puerto porque, en cierta forma, se están violando los convenios internacionales en materia de trabajo portuario y la propia Ley de Puertos.

¿Qué queremos decir con esto? Que nos sorprende cuando se dice, por parte de algunos grupos empresariales, que el tema no fue discutido, o tratado, o que se estaría violando alguna disposición. En realidad, lo que hay es una violación –o un incumplimiento–, de hecho, de los convenios internacionales y de la propia Ley de Puertos.

El convenio 137, ratificado por el país, es muy claro en su artículo 2.º: «La política nacional deberá estimular a todas las partes interesadas a que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo permanente o regular de los trabajadores portuarios». En el inciso segundo del mismo artículo dice: «En cualquier caso, deberán asegurarse a los trabajadores portuarios períodos mínimos de empleo o ingresos mínimos, cuya amplitud e índole dependerán de la situación económica y social del país y del puerto de que se trate».

Está claro que este convenio, ratificado por el país, dice que los trabajadores portuarios deben tener un mínimo de trabajo asegurado; podrá discutirse cuál sería ese mínimo –12, 13, o 5 jornales– pero está claro que eso es así.

Después, el artículo 3.º del Decreto n.º 412, que reglamenta la propia Ley de Puertos, dice: «Serán objetivos de la política portuaria nacional, los siguientes:» y, en el literal F) especifica: «El desarrollo de nuevos y mejores sistemas de formación, capacitación y especialización de quienes participan en las actividades portuarias y conexas, procurando la realización de las personas, así como condiciones de trabajo que garanticen su higiene y seguridad, estabilidad laboral y excelencia en la prestación de los servicios».

Por su parte, el Decreto n.º 413, que también reglamenta la Ley de Puertos y regula a las empresas portuarias, al referirse a los requisitos que se necesita para que una empresa trabaje dentro del puerto establece: «Las empresas prestadoras de servicios portuarios deberán mantener un equipamiento propio y una dotación de personal en relación laboral estable, suficiente para afrontar los requerimientos básicos de su actividad».

Hay un mandato de la propia ley y del convenio internacional que nos dice que es lógico que en una actividad como la portuaria tiene que haber alguna regulación y la ley no fue omisa en eso. En realidad, no se discutió la cuestión con los trabajadores, pero el artículo está, así que mediante la ley de urgencia –recuerdo una gran oposición, en ese momento–, se profundiza el tema de los trabajadores portuarios.

¿Qué queremos hacer nosotros? En realidad, no queremos que se funda ninguna empresa, ni dramatizar. El sindicato portuario en varias oportunidades ha hecho sus planteos, pero en agosto de 2009, ante la falta de legislación, el crecimiento explosivo que tuvieron los puertos, el crecimiento de los volúmenes de las cargas y de los volúmenes de tránsito, las cargas a granel, los depósitos portuarios y la acrecentada precarización del servicio portuario, se convocó a los empresarios para estudiar la posibilidad de crear registros para el trabajo eventual. De esa manera, el trabajador que viene a trabajar comúnmente se aseguraría la prioridad. Es decir que, si hay trabajo, al primero que van a convocar es a él y no a otro en su lugar. Y, además, si mediante ese mecanismo se podía establecer un ingreso o un recibo de sueldo. ¡Miren de lo que estamos hablando! De garantizarle al trabajador portuario un recibo de sueldo, con el cual podría ir al almacén, sacar un alquiler, etcétera. Es

decir, lo que hace cualquier trabajador, pero hoy eso no lo tiene. Aparte de ello, tenemos los otros temas de las prestaciones, cuotas médicas, etcétera.

El sector empresarial se ha ensañado estos días –lo estamos viendo en la prensa– en minimizar y ridiculizar una discusión y eso es lo que nos ofende profundamente y debería ofender también a los diputados que votaron este artículo. Parece que todos somos ingenuos y que, por amplia mayoría, se aprueba un artículo –con el voto de los diputados del Frente Amplio, de los diputados involucrados del Partido Nacional, de los representantes Lafluf, Amado y Rubio, con todo el sindicato detrás, con la opinión de la Administración Nacional de Puertos y del propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas–, simplemente para solucionar un problema de software. Es ridículo que promuevan ese debate porque el debate de fondo es el que se planteó cuando en agosto del 2009 los trabajadores presentamos, aquí mismo, nuestra propuesta.

Tengo por aquí las fechas. El viernes 28 de agosto se presentó el proyecto de registro nacional de trabajadores portuarios, en la Cámara de Representantes a la hora 10. Los expositores del proyecto que presentó el sindicato fueron los señores Mario Baubeta, Jorge Pozzi y Gastón Silbermann. En el año 2010, en la Cámara de Senadores, el senador Gargano presentó el proyecto del registro de trabajadores portuarios, que luego no salió. Más adelante, en el mismo año, los diputados Bango, De Toro y Pozzi presentaron el proyecto del registro de trabajadores portuarios y se nos convocó a opinar –junto con el Centro de Navegación– sin haberlo presentado nosotros. En esa instancia, el Centro de Navegación, que estaba de acuerdo con el espíritu, pero no con la letra fría, pide que se generen instancias de diálogo en el Poder Legislativo y es así que se realizaron seis reuniones con los diputados que llevaron adelante ese proyecto. Allí estuvieron los legisladores, la ANP, el señor Juan José Domínguez, el Sindicato Único Portuario y el Cennave. Es decir que hubo seis instancias de diálogo para llegar a un acuerdo sobre este tema. Lamentablemente el asunto no prosperó, pero el tema está instalado; no se puede decir tan ligeramente que no lo está.

Sistemáticamente, en todas las negociaciones de consejos de salarios del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines –vaya si hemos sido amplios, pacientes, tratando de buscar una solución– discutimos, ya no el registro –tema muy difícil–, sino cuáles eran las soluciones para resolver este problema.

Nunca llegamos a un acuerdo; los entendimientos fueron muy parciales. Por lo tanto, es incorrecto cuando se dice que se discutió en un ámbito. ¡No!, en ese ámbito no se llegó a un acuerdo ni se tuvo, en realidad, la menor voluntad de discutir el tema de fondo, que era la estabilidad de los trabajadores portuarios.

El sindicato cita –a través de Bolívar y de Baráibar, en su momento– a las empresas portuarias involucradas que tenían problemas –TGU, Plan-It, Estiba Max, Nobleza Naviera, Tacua y Bomport, entre otras– al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con el fin de discutir un mínimo de jornales. Una por una fue citada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para decirles: «Bueno, a ver: ¿qué es lo que podemos garantizar al trabajador para asegurarle su trabajo?». Nada de esto dio resultados. Están las actas.

Antes de que este artículo ingresara en la rendición de cuentas, el sindicato portuario, a instancias de los veinticinco años de la ley de puertos, propone a la comunidad portuaria iniciar un debate para mejorar la ley, si podemos, o a crear algún mecanismo que nos permita cumplir con los cometidos de la norma y con el Convenio n.º 137.

Se nos dijo que no. En los correos que mandamos al Cennave se nos contestó que era improcedente que nos movilizáramos por eso, porque ellos entendían que era materia del consejo de salarios, a lo que, obviamente, respondimos: «Ustedes nunca quisieron discutir sobre ese tema». No obstante, propusimos levantar todas las medidas que teníamos en el sindicato portuario e instalar una mesa de diálogo previa para ver si podíamos presentar un artículo en común y en conjunto. Tenemos la respuesta que nos dieron, diciendo que no aceptaban dialogar. A texto expreso nos dijeron que no. Entonces, nos indigna cuando se esgrimen ligeramente algunos argumentos que nos parecen improcedentes.

En realidad, volvemos a lo mismo: hay un mandato de la ley, hay un mandato de los convenios internacionales que dice que el trabajador portuario debe tener cierto grado de estabilidad. En las propias actas de esta misma comisión, en la que intervinieron los empresarios, habla una de las empresas involucradas, y que mayor problema podía tener porque trabaja directamente con el arroz, y manifiesta a texto expreso que se contrata a cualquiera. Dice: «tenemos un problema, contratamos a

cualquiera que pasa por ahí y no tenemos capacitación». ¡Coincidimos totalmente! ¡Ese es el problema que tenemos en el puerto! En realidad, no sabemos a quiénes contratan esas empresas, cuándo los contratan; no están capacitados y los accidentes pululan. El año pasado en el barco de autos murieron dos trabajadores que quedaron atrapados por las tapas de la bodega. Tacua es una empresa que tiene un índice de accidentes bestial. Obviamente, tenemos una tarea de alto riesgo; no cualquiera sube a una bodega, baja, tapa, destapa, carga bolsas, pero no tenemos ninguna condición –repito ¡ninguna condición!– que garantice que ese trabajador fue capacitado, que sabe lo que va a hacer, que aparte de eso no va a trabajar diez mil horas para tratar de hacer todo en un barco solo porque después no tiene otro. Esos son los temas que estamos tratando.

La postura del sindicato es amplia, es la de discutir cualquier solución que se nos plantee y la de llegar al fin, en realidad eso significa garantizar un salario o una estabilidad mínima –¡mínima!– para los trabajadores portuarios.

Nos parece cosa de locos que desde 1992 a la fecha, el crecimiento de las empresas portuarias, el crecimiento del tránsito y de las cargas ha sido explosivo y, sin embargo, sigamos diciendo que tenemos trabajadores a los que no le podemos asegurar un mínimo de jornales. Eso, por lo menos, nos tendría que preocupar a todos. Hoy hago el paralelismo con lo que va a pasar con la planta de UPM. Si hiciéramos caso a las empresas que estaban planteando esta situación entonces, UPM tendrá una planta con un puerto especializado, una terminal portuaria de celulosa y cuando tenga trabajo pondrá un quiosco en la puerta del puerto y al que pase por ahí le dirá: «Vení que vamos a descargar celulosa». Eso no es ni debe ser así.

Entonces, preguntamos ¿qué tipo de puerto se quiere?¿Qué tipo de desarrollo portuario se quiere? Es cierto que tampoco es real que haya un problema por la aplicación de este artículo. Les hemos dicho a los empresarios que traigan los problemas claramente y no vengan con discursos en el aire. Queremos que digan cuál es el problema, dónde está el punto, lo discutimos y vemos qué solución le podemos encontrar. ¡Pero no! ¡Es un discurso global! Los arroceros van a perder porque el operador le va a cobrar caro. ¡Es por eso que van a perder! La ANP no ha podido regular sus tarifas. El puerto nuestro no es caro porque cobre la administración portuaria ni porque los trabajadores sean caros, sino porque las empresas operadoras cobran y le cargan lo que quieren. ¡Fíjense los costos que le cobran a los importadores por el PBIP! Es el Estado el que pone las barreras de protección, el que pone la Prefectura, el que pone todo, pero sin embargo, quien le cobra al operador un ítem que se llama Código PBIP –que nunca se sabe lo que cobra–, es el operador portuario. Es el operador portuario el que pone las tarifas. La ANP y el ministerio están en una lucha para ver si se puede regular esto para saber lo que nos cobran o se le cobra al exportador. Sin embargo, con respecto a los trabajadores está bien. Y la cámara o la Unión de Exportadores está de acuerdo con que la ANP regule las tarifas portuarias. Hemos visto recortes de prensa diciendo que es necesario que el Estado regule las tarifas portuarias para que al importador o al productor no le vayan estos costos. Nos preguntamos si no es necesario que el Estado regule el salario de los trabajadores portuarios para que no cobren lo que quieran y ese salario vaya a los trabajadores. Esas son las preguntas de fondo que están en este tema.

La gran mayoría de las empresas portuarias tienen convenios. Este artículo no es nuevo, se origina en el primer artículo fruto del conflicto que tuvieron los trabajadores de la terminal Cuenca del Plata con su terminal y que culmina con un decreto, a impulso del ministerio de Transporte y Obras Públicas, que dice que todas las empresas prestadoras de servicios en contenedores tienen que garantizarles trece jornales a sus trabajadores. Esa fue una salida elegante para un conflicto interminable porque los intereses de *Katoen Natie* eran otros, presionar al Estado por extensiones de plazos, etcétera, porque en esta empresa, en el grupo TCP, los trabajadores tienen convenios bipartitos y asegurados veinte o veinticinco jornales, dependiendo de la cantidad de tiempo que estén trabajando. La empresa Montecon tiene asegurados los jornales y convenios con sus trabajadores y con las empresas tercerizadas. Las empresas del interior como, por ejemplo, Río Estiba –una operadora portuaria que opera con la celulosa en Nueva Palmira–, tiene convenios con sus trabajadores y, es más, UPM, para no tener conflictos, le exige ese tipo de convenios para que los trabajadores tengan jornales asegurados.

Podemos referirnos también al tema de la terminal granelera de Obrinel S.A, empresa que se instaló a todo trapo. ¿Les parece señores senadores que esa terminal puede trabajar con obreros llamados al chiflido del balde? Sería ilógico. Pues bien, tenemos convenios con esa empresa.

O sea, el tema se radica en dos o tres empresas que tienen dificultades y que no transparentan sus registros de trabajadores. Lo primero que tenemos que saber es qué cantidad de trabajo tiene la empresa y cuántos trabajadores registrados para hacer esa tarea. No es posible que

una empresa, que dice que tiene dos barcos en el año, tenga una planilla con 2000 trabajadores. Incluso, hay empresas que no tienen capital; hay empresas que son operadoras portuarias porque, por ahí, consiguieron un elevador y alguna asociación de capitales, pero su único capital son los trabajadores. Más aún, tienen una lista de trabajadores, con quienes no tienen ninguna obligación: los toman y los despiden en el día. Esto hay que decirlo: toman un trabajador portuario hoy, por ejemplo, y a la tarde le pagan el despido, con licencia y demás beneficios generados, en el mismo jornal. Después, lo llaman si quieren, porque no hay ninguna garantía de que lo vuelvan a convocar.

En esos casos, el sindicato inicia un juicio para asegurar que ese trabajador que, a pesar de que digan que no, cumplía funciones para tal o cual empresa. Este es el tipo de discusiones que tenemos. Por tanto, ese puerto no es sustentable. Ese puerto no existe, no existe en el mundo.

Pues bien, esto es lo que queremos que se regule. El artículo 116 tiene como antecedente la corrección del Decreto n.º 413 –que dispone que debe tener capital y maquinarias– y establece que, especificando el número concreto, la empresa debe garantizar un mínimo de trabajo estable. La ley expresa que las empresas deben tener un contingente de trabajadores en relación estable para cumplir el servicio que prestan. En realidad, cuando se habla de 13 jornales, lo único que se hace es establecer la cantidad.

En síntesis, no se visualizan los problemas. Pensemos en el interior: ¿cuál es el problema que tienen los trabajadores portuarios? Que no hay trabajo. Muchas veces los puertos del interior dependen de cosas buenas –en nuestra opinión– que se han hecho últimamente. Cabe recordar que los puertos de Paysandú y Salto figuraban en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas simplemente como un ámbito de paseo y que al puerto de Fray Bentos no se le destinaba inversiones e incluso la megaconcesión lo había dejado afuera. Pero estos puertos se han reactivado al influjo del trabajo puntual y, de hecho –no por el sindicato o por los empresarios, sino por sentido común–, tienen un registro de trabajadores. Digo «de hecho» porque no está establecido en ningún lado. Es así que nadie va a uno de estos puertos con un barco cargado de palos y unos muchachos reclutados en la esquina –por usar este ejemplo–, porque lo matan; porque todos están esperando que llegue ese barco, porque de ese barco viven y trabajan, por tanto, es su sustento de todos los días.

El artículo que se aprobó contempla este mecanismo y dice que, en esos casos, no se puede asegurar 13 jornales porque no los hay o puede no haberlos, por eso lo que se asegura es la prioridad de trabajo al que trabaja con el registro.

Entonces, no tenemos problemas. Miren lo fácil que es para una empresa ir al interior; para cualquier empresa, no solo para la naviera Tsakos que es común que vaya al puerto. Llega con su carga, le pega un chiflido a El Lobo –que es quien lleva el registro de la estiba en Fray Bentos–, le pide diez compañeros para descargar el barco y no hay ningún problema. Van los diez compañeros, a quienes el registro se encarga de citarlos, les dan cascos, botas y demás elementos –pagado por la empresa, porque el registro no maneja dinero ni hace intermediación– y santo remedio.

¿Escucharon quejas de que tenemos problemas en el interior? No, ninguna. En Paysandú pasa lo mismo, hay peleas, es verdad, cuando uno reprocha porque no lo citaron cuando le correspondía, pero le dicen que no se lo citó porque no estaba. Esos son los problemas que tenemos en el interior. Por lo tanto, llamamos a la cordura porque sería ilógico explicar a los trabajadores que después del debate que se dio en una de las cámaras sobre este tema, con la unanimidad de la bancada oficialista y el apoyo de senadores involucrados de los partidos tradicionales, se cambie de idea. Nosotros no tenemos nada que ver en cuanto a si el Senado aprobó a tapa cerrada, pero sí decimos que hubo unanimidad. Recojo las palabras del diputado Lafluf de Fray Bentos: «Voto esto porque me comprometí con la gente». Son las palabras textuales, pidan la versión taquigráfica y lo podrán comprobar.

Para finalizar, quiero expresar que desde que está circulando el proyecto de ley, el Centro de Navegación jamás nos envió un mensaje ni un saludo, para decir: «Muchachos, vamos a dialogar, a cambiar, porque la macaneamos». Hasta ahora no ha sucedido. Preguntamos, correctamente, cuál es el camino de este proceso –no soy especialista en leyes– y se nos dijo que la reglamentación de una ley pasa por el Poder Ejecutivo. Por lo tanto, preguntamos al ministro de transporte, señor Rossi, cuál era el camino, porque sabíamos que los empresarios tenían problemas. Nos manifestó que él iba a iniciar en el ministerio una instancia para charlar y solucionar estos temas. Nos quedamos tranquilos y respondimos que quedábamos a total disposición porque queremos discutir y solucionar los problemas.

La semana pasada, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, representado por la señora Cristina Fernández, nos citó para preguntarnos qué pensábamos, cuáles eran los problemas y le dijimos que podíamos llamar a nuestra abogada y a dos compañeros que manejen el tema para sentarse con los empresarios sin que esté toda la dirección del sindicato y ver los temas que surgen. En esto estamos hoy por eso nos sorprende ver proyectos de ley que aparecen por otro lado.

En definitiva, el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines está dispuesto a discutir lo que sea, no somos intransigentes, no vamos a hacer huelga general, pero queremos que se entienda el problema de fondo. No somos tan tontos, no hicimos todo ese esfuerzo y desgaste para que alguien nos diga: «Si arreglamos el *software* los trabajadores tienen cuota médica». ¡No! Acá el problema de fondo es generar instancias para que el trabajador portuario tenga cierto grado de estabilidad, se sepa a quién se contrata, cómo ingresa al puerto, cuál va a ser su salario a fin de mes y si va poder ir al almacén y sacar fiado. Nada más que eso.

SEÑOR BASTÓN.- Mi compañero ha sido muy claro y ha hecho un recorrido de cómo se ha proyectado el tema y la situación actual en la que estamos. Me parece también importante mencionar algunos otros aspectos que no son menores. En primer lugar, estamos hablando de que la mayoría de los trabajadores viven en situaciones de contexto crítico y muchos, los conocemos, tienen familias numerosas.

Aparte de lo que mencionó mi compañero, hay instrumentos internacionales que están relacionados con los derechos humanos. Está claro que acá lo que está en juego, entre otras cosas, es la dignidad de estas personas. Eso está explicitado en el inciso tercero del artículo 23 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, pero en este caso se obvia totalmente.

En la actividad no hay empresas sino grupos empresariales. La empresa Tacua es parte de un grupo empresarial. Una empresa que está relacionada con ese grupo empresarial ganó una licitación para dar frío en un espacio, nunca puso un contenedor y pagó durante un año de forma continua USD 200.000. Entonces, ¿dónde están las pérdidas económicas de los empresarios? Pueden ir a preguntarle eso al directorio de la ANP. ¿Dónde están las pérdidas económicas?

Creo que el problema de los empresarios es otro y no es un tema económico. Estuvimos leyendo las versiones taquigráficas en las que se hablaba de dólares, pero los salarios de los trabajadores se pagan en pesos en la actividad portuaria. Nos parece que todo esto no tiene sustancia ni validez.

Como dijo mi compañero, nosotros estamos dispuestos a dialogar y a buscar soluciones, sin lugar a dudas. Ahora, no es correcto lo que dijo aquí el presidente del Centro de Navegación, señor Alejandro González en el sentido de que estuvimos hablando durante diez meses. Eso es totalmente falso. Quien habla participa en los consejos de salarios, en dos mesas del sindicato portuario desde el año 2005. Lo que hicieron en la última ronda del consejo de salarios los empresarios representantes del Centro de Navegación fue una declaración de disconformidad por el decreto de los trece jornales en el tema de los contenedores. Fuera de eso no se habló nada y eso consta en las actas. Estaban los negociadores del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. ¿Por qué se dicen cosas que no son? ¿Por qué no tratamos de buscar una solución consensuada al tema? Esa respuesta no la tenemos.

También me llama la atención la declaración que hizo la Unión de Exportadores del Uruguay, que estuvo en nuestro sindicato, habló con nosotros y entendieron lo que les explicamos. Nosotros no venimos con un revólver a pegarle un balazo en la sien a nadie. Creo que a la Unión de Exportadores del Uruguay les debería preocupar más que sucedan cosas como, por ejemplo, que una empresa del potencial de Ultramar compre todas las acciones del grupo Schandy. Eso sí realmente me puede llegar a preocupar, pero esas cosas no se dicen. No nos queda claro lo que está pasando.

Realmente nos preocupa todo esto y creemos que la solución no pasa por derogar este artículo sino por tratar de que se instrumente y se aplique como corresponde.

SEÑOR LÓPEZ.- No quiero repetir lo que dijeron mis compañeros, sino referirme a la relación entre los trabajadores y la empresa, que es el fondo de este problema.

La Ley de Puertos prestó mucha atención a este tema. Creo que ella tiene una gran virtud, que es la creación del puerto libre que evitó que quedáramos rezagados mundialmente. Estimo que fue un acierto importante.

En cuanto al tema de la mano de obra portuaria, estableció restricciones de libertades muy importantes. Desde la aprobación de la Ley de Puertos hasta la apertura de los consejos de salarios, en el puerto estuvo instalado el fenómeno del trabajo «en negro» y no había un ámbito donde los trabajadores pudieran discutir sus salarios, por lo que las empresas los fijaban como les parecía. Esa es una cuestión muy violenta que llevó a enfrentamientos muy importantes. Creo que hay hasta una cuestión filosófica de los empleadores en esta relación que se planteó. Ellos se amarran de la ley con el «Te tomo y te echo cuando quiero». Las «altas y bajas» significa eso. El «te tomo y te echo cuando quiero» no pasa porque haya funcionarios y trabajadores de buena conducta y de mala conducta. El sindicato no defiende a trabajadores que tengan mala conducta o que roben pero, en realidad, esa relación marca un sistema de vida para el trabajador portuario de esas características que no respeta los mínimos derechos humanos. Las «altas y bajas» se toman en todo sentido, incluso en el sindical. Si hay algún trabajador que «rompe» mucho, lo echan y se va, y el ministerio está plagado de ese tipo de denuncias. No lo llaman y lo dejan para atrás; él no trabaja y eso sirve de escarmiento para los otros. Ahí hay una puerta que no pudimos abrir.

Nosotros no queremos que se hagan trece jornales «de garrón». No queremos que los trabajadores hagan trece jornales sin trabajar. Estamos dispuestos a discutir lo que sea para que eso no pase porque está mal, no queremos esa situación. No queremos imponer a la empresa trabajadores que no tengan la conducta debida. No queremos que las empresas pierdan, pero me parece que si una empresa no pueda otorgar trece jornales en un mes a un trabajador cuando el puerto, por ley, tiene que trabajar los trescientos sesenta y cinco días del año, no puede ser un operador portuario. Más allá de eso, este asunto es tan político que casi todos los trabajadores hacen más de trece jornales. Salvo en dos o en tres lugares, casi todos los trabajadores hacen más de trece jornales, pero no se quiere reconocer la obligatoriedad. No hay un problema grave de trabajo. Es más, los empresarios portuarios han hecho «carretillas de plata», han hecho mucha plata, fundamentalmente a partir de 2005 pero desde antes también y los señores senadores lo sabrán mejor que yo.

Sin embargo, leímos en la versión taquigráfica de la sesión en que vinieron a la comisión que dijeron que esto ataca la competitividad, que genera incertidumbre, que pueden cerrar empresas. Esos dichos no se corresponden con lo que pasa en la actividad portuaria y lo que ganan los empresarios portuarios. Nosotros sabemos que son llorones. Vamos a los consejos de salarios y para sacarles un vintén lloran; sin embargo, modernizan, traen máquinas, hacen negocios, andan en autos muy caros. Siempre está el tema de llorar antes de dar lo mínimo.

¡Hay una puerta que queremos abrir y no podemos! ¡Hace años que estamos en esto! Lo que queremos es discutir con los empresarios y llegar a un equilibrio para que el trabajo dentro del puerto sea decente. Queremos solucionar los problemas. No queremos que se funda ninguna empresa. Si una empresa que tiene tantos barcos por mes no puede asegurar doce jornales, capaz que puede asegurar cinco y la actitud es esa. La actitud es resolver la situación para que se tenga un trabajo decente. No queremos trabajar un día y al otro no saber qué es lo que va a pasar. Disculpen si me exalto, pero lo sentimos así.

SEÑOR CAMY.- Ante todo quiero agradecer al Sindicato Único Portuario y Ramas Afines su comparecencia en el día de hoy porque me parece importante que los integrantes de la comisión escuchen todas las opiniones que hay sobre este tema. Cuando la señora presidenta planteó invitarlos la apoyamos porque también habíamos recibido a una delegación de gremiales empresariales muy representativa.

Aclaro que voté en contra de este artículo 116 en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda cuando se discutió la rendición de cuentas. Recuerdo la oportunidad en que compareció el señor ministro de Transporte y Obras Públicas para dar su parecer sobre el tema y señaló que su ministerio tampoco había incorporado este artículo. En ese momento tuvimos la posición de algunas de las gremiales empresariales, fundamentalmente del Centro de Navegación que alertó sobre el tema dando su opinión.

Los escuché atentamente y creo que se han incorporado varios temas; en algunos casos, me pareció que este era el ámbito indicado para discutirlo, pero no sé si es el momento indicado. Estoy de acuerdo con que estos temas deben ser discutidos en el ámbito parlamentario, pero tal vez no en esta comisión porque hay muchos aspectos que tienen que ver con las relaciones laborales y para ello está la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social. Asimismo, hay otras cuestiones que podrían plantearse en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, de la cual soy presidente y me interesa todo lo relativo al universo portuario en su conjunto.

Se ha hablado de una ley del año 1992 que algunos discuten y otros no. En definitiva, ya sea que se esté o no de acuerdo y con los matices que haya, el sistema político sobrevive con ella y ya han pasado varios Gobiernos.

También se planteó la situación del registro. En la sesión pasada de esta comisión nos prestábamos a analizar un proyecto de ley –me gustaría saber si están en conocimiento de él– alternativo al artículo 116 que nos acercaron la Unión de Exportadores del Uruguay, el Centro de Navegación, la Gremial de Molinos Arroceros, los operadores de carga y descarga de pescado, la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay, la Cámara Mercantil y se sumaría también la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay por lo que expresaron en otra comparecencia en la que dejaron constancia de su posición al respecto.

La señora presidenta sugirió la presencia de ustedes en esta comisión y yo estuve de acuerdo porque el tema me interesa mucho. La empresa Tacua fue precisamente la que planteó un matiz con respecto a las demás gremiales porque su propuesta incorporaba un registro y todas las demás no lo hacían. Nos pareció interesante conocer por qué sucedía esto y se lo preguntamos a la mencionada empresa.

En definitiva, el tema del registro también es importante y ustedes, que son los directamente involucrados, han argumentado muy bien a este respecto porque no se puede mirar de una manera superficial al artículo 116. Han mencionado la ley del año 1992, la eliminación del registro, etcétera, pero la práctica nos dice que el 1.º de enero de 2018 entra en vigencia este artículo y tengo la obligación de ser práctico.

Al mismo tiempo, recibimos a siete de las gremiales más representativas de una parte del país y del sector económico –las que he mencionado– que nos dijeron que se va a afectar el empleo; nos alertaron porque se van a perder cientos de fuentes de trabajo en el sector portuario y se pone en riesgo su desarrollo. Es una visión distinta a la del sindicato, pero lo dijeron acá. Particularmente presté atención a la exposición de los representantes de la Gremial de Molinos Arroceros, quienes dijeron que en un proceso de exportación de arroz, de las 32.000 toneladas que carga un buque, bolsa en bodega, con el régimen vigente el costo de la mano de estiba de una tonelada de arroz era de USD 18 y proyectaban que, de entrar en vigencia este artículo, el costo pasaría a ser de USD 320 por ese mismo servicio. Más allá de las estrategias de una u otra parte, esto los afecta; es contundente.

Al analizar el cambio de reglas de juego –lo dije en la comisión y consta en la versión taquigráfica–, desde el punto de vista jurídico me preocupa que hay una limitación al derecho de negociación colectiva –porque hay un proceso que está vigente–, incluso hasta un incumplimiento del mandato legal de promover la vigencia colectiva, pero fundamentalmente tengo dudas de por cuánto tiempo se impone esa obligación. Ante la hipótesis operativa de que comiencen a trabajar los últimos días de un mes y continúen en el siguiente, ¿se debe garantizar trece o veintiséis jornales? Cuando no hay trabajo, ¿no hay convocatoria? ¿Rige la obligatoriedad de garantizar trece jornales? ¿A quiénes? Son preguntas concretas y puntuales que se han planteado y reitero que me preocupan la practicidad y la responsabilidad que tenemos los legisladores. No tengo nada que decir respecto a lo que opinan los representantes del sindicato. Ellos defienden una posición que es lógica y entendible desde su propia historia; no lo cuestiono ni quiero referirme a eso. Por el mismo motivo, tampoco cuestiono el tema de las gremiales involucradas; trato de ponerme no solo en el lugar de los empresarios, de los trabajadores, de ustedes y de los exportadores –que no han venido–, sino del universo portuario. Me preocupa la afectación que puede producir la norma que votamos, que entra en vigencia el 1.º de enero de 2018, porque unos dicen que no va a pasar nada y otros dicen que sí.

Me preocupa el trabajo y voy a decir algo –quizás me estoy arriesgando de más con lo que voy a decir, pero bueno, tendré menos votos–: más que el salario me preocupa el trabajo en el futuro de nuestro país.

No he hablado –ni voy a hacerlo– del aumento de las tarifas que, según de qué lado estemos como políticos, estaremos de acuerdo o no; me preocupa la afectación en la competitividad. Las tarifas no suben por el desempeño de las empresas, sino porque el déficit fiscal nos afecta como país. No se trata de mirar si Japón o Estados Unidos lo tienen y caminan o de ponernos de espejo de los que no lo tienen, sino que me preocupa el trabajo. No quiero ser responsable de que se pierda una fuente laboral.

En el día de ayer, junto con el señor senador Delgado, presentamos un proyecto de ley bien concreto –tiene dos artículos– que hoy ingresa a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social.

Dice así: «Artículo 1.-. Derógase el artículo 116 de la ley 19.535 de 25 de setiembre de 2017.

Artículo 2.- Encomiéndase a la Asamblea General la conformación de una Comisión Especial de quince miembros con el fin de asesorar al órgano en materia de mano de obra eventual, jornaleros y zafrales, en el área portuaria de Montevideo y del Interior. La Asamblea General fijará un plazo no mayor a seis meses para que la comisión se expida».

Me interesa conocer su opinión sobre este proyecto de ley. Con esto pretendemos salir del riesgo que puede existir –a juzgar por lo que dice una parte de los involucrados– y, al mismo tiempo, fijar un plazo y un ámbito de discusión para ver si efectivamente es así o no. Mi sensación es que acá hay más de un tema en juego y en esta comisión tenemos que focalizarnos en el artículo 116. Lo otro es mucho más profundo, el tema de la Ley de Puertos no solo involucra esto; no es solo la relación laboral y la recomposición de un registro, sino la afectación de la competitividad que personalmente tengo que atender por cuestiones prácticas.

¿Qué pasa con el trabajo de un buque carguero que está en altamar, se abastece de la captura de los buques pesqueros de menor porte, durante dos o tres días precisa a decenas de personas y después regresa el año siguiente? ¿Debemos asegurar trece jornales? ¿Eso no va a afectar la decisión del armador carguero? El sector arrocero señaló el cambio que esto le va a ocasionar en el costo; me parece que, en esta instancia, tenemos que focalizarnos más en esas cuestiones puntuales y no tanto en lo global.

Presté muchísima atención –estuve de acuerdo con tener la comparecencia del sindicato, fundamentalmente, cuando se aportó lo relativo al registro– y me parece que aquí hay un tema puntual en relación con el artículo 116.

Quería poner en conocimiento del sindicato este proyecto de ley para saber su opinión; también quiero preguntar si saben algo del proyecto alternativo que nos plantearon las cámaras que concurrieron aquí. Quiero saber su opinión, sobre todo, porque viene al caso, específicamente, del tema del acceso al Sistema Nacional Integrado de Salud; respecto a otros temas más globales me ha quedado clara su posición.

SEÑOR SUÁREZ.- Sin ánimo de responder a todo quiero decir, simplemente, que en cuanto al espíritu estamos de acuerdo; no es nuestra intención –esto lo venimos diciendo– imponer nada.

Lo que está claro es que se dio un debate previo que no fue casual. La gran mayoría de los señores senadores no nos conocen –algunos sí– porque no vinimos con un artículo a pedir que lo aprobaran y tampoco al otro día todo el mundo levantó la mano y lo aprobó. Aquí hay un debate y también sectores involucrados que saben de él.

Entiendo cuando un legislador no vota un proyecto de ley porque, en realidad, la diversidad de temas y la multiplicidad de problemas nos agobian, pero por algo los propios involucrados, los que tienen que ir a trabajar y a rendirle cuentas a la gente, lo aprobaron. Hay un debate previo que lleva a esto.

Yendo a lo concreto, lo otro que hay que entender es que el sindicato está dispuesto a discutir lo que se plantea, pero no nos parece lógico que se derogue una ley. Nos parece más lógico discutir los problemas y reglamentar para luego ver si amerita hacer otra ley; esto es nada más que una opinión nuestra.

El sindicato va a estar de acuerdo con cualquier método que nos permita solucionar el problema. No es nuestra intención generar un conflicto portuario o que no se trate el tema. El problema es que cada vez que hemos tratado de instalar instancias de diálogo no se ha llegado a acuerdos.

Recuerdo que el proyecto de ley fue presentado por diputados. Hubo instancias de diálogo en el Parlamento guiadas por los propios diputados que presentaron la propuesta. Nunca hubo una señal de solucionar estos problemas y los proyectos alternativos que ellos presentaron no fueron comunicados al sindicato; no me refiero a la iniciativa de los legisladores sino a las de las cámaras. Nunca los presentaron al sindicato, nunca nos llamaron para preguntarnos qué nos parecían los proyectos y, realmente, niegan todas las soluciones. Por lo menos podrían haber puesto alguna cláusula que atendiera el problema que estamos planteando, pero no fue así.

Ahora bien; quiero hacer hincapié en algo porque se está hablando de empresas. Me encanta cuando las cámaras se juntan porque, ¡vaya si en el PIT – CNT tenemos trabajo para mantener una unidad muy difícil en la que todo el mundo opina y tiene, obviamente, intereses propios de grupos de trabajadores!

Nosotros podríamos haber venido a esta comisión con los trabajadores de la pesca, de los molinos, los arroceros, los del interior –que trabajan en las arroceras–, de los palos, con el PIT-CNT y decirles que acá tenemos un problema. En realidad, estamos hablando del trabajo portuario puntual y este tiene sus actores marcados por la Ley de Puertos. Para trabajar en el puerto hay que ser operador portuario, allí no puede trabajar el panadero. Es una empresa, un intermediario entre el armador y el exportador. Para ser operador portuario hay que solicitarlo, registrarse en la administración y esta otorga la habilitación si se cumple con las características correspondientes. Eso es un negocio. Un operador se come al otro. Un operador toma un trabajo. En el fondo no es la materia prima la que está en juego, sino quien toma el negocio. Si el manejo del arroz lo hace Tacua, diez puntos, pero si este operador portuario no lo hace, se ocupará de eso otra empresa naviera.

Es ilógico que la Unión de Exportadores del Uruguay haya venido acá junto con el Cennave porque este es el que le cobra. Yo no vengo acá con el que me paga o el que me cobra, pero fíjense lo ilógico del tema. Vinieron las empresas navieras que le cobran al exportador, con el cual tienen un conflicto público. La unión de exportadores dice que no sabe lo que le cobran en las tarifas portuarias y eso les encarece los productos a los exportadores. Pero hoy están preocupados por los salarios de los trabajadores. Obviamente, es un costo más, pero también representan un costo el pvp, el trabajo nocturno, el movimiento de contenedores. ¿Cuál es el problema –uno de los tantos– que tenemos con Paraguay? En realidad, más allá del problema de los barcos y las líneas navieras, hay un problema muy cómico. Montecon cobra una tarifa y tenemos un muelle libre en TCP, pero como esta tiene que llevar el camión hasta Montecon, no se pone de acuerdo con los precios. Los paraguayos especulan. Si cuesta tanta plata estar diez días acá veo qué hacer. Es un negocio de privados, de empresas y, como en todo, subsiste la que puede. Obviamente, si nos quieren correr con el tema del temor a los trabajadores, ya lo sabemos, pero cuando cierran las empresas no dicen lo mismo. Cuando quedan trabajadores sin trabajo, no dicen lo mismo.

La Ley de Puertos, más allá de la libre circulación de las mercancías y del puerto libre, creó una figura. Para trabajar en los puertos uruguayos hay que ser operador. O sea, si UPM va a trabajar en un puerto, no lo va a hacer directamente, sino que va a contratar a un operador que va a manejar todo el tema de la celulosa. UPM se pondrá de acuerdo con el operador para ver cuánto le paga y ahí se incluirán los costos de los trabajadores. Esto es lo lógico, lo que tiene que pasar. Lo que no puede suceder es que al exportador o al productor le cobren los costos del trabajo pero no se tenga ninguna obligación con los trabajadores.

El representante de Tacua que vino a esta comisión dice en su exposición: «Debemos demostrar un montón de cosas para que no vengan reclamos que a veces son bastante alocados. Esto tiene que ver con que la gente que contratamos no tiene habitualidad, no sabemos quién es». Entonces, no sabe a quién contrata. Vayan al puerto, párense en la esquina, en *El perro que fuma*, y vean. Ahí están esperando –casco en mano– a que alguien los llame para trabajar, siempre y cuando se porten bien, hagan los deberes y no se quejen; de lo contrario, no los citan y como no hay un contrato ni ningún papel que diga que son trabajadores de la empresa, que se quejen a su sindicato que hará todos esos juicios alocados que ellos dicen que se hacen. Entonces, ¡corrijamos eso! Estamos de acuerdo, pero no nos vayamos del problema de fondo. Lo que señalamos es que el incumplimiento no es nuestro, sino que el problema es de la propia ley que defiende a capa y espada determinado sector.

Siempre decimos lo mismo –porque debe quedar claro en todos los ámbitos en que lo señalamos–: no afirmamos que la Ley de Puertos fue un desastre, sino que desreguló la mano de obra portuaria, que creó el trabajo portuario en los puertos del país, que violó los convenios internacionales y que en ninguna instancia se citó a discutir con los trabajadores. Entonces, cuando de nuestro trabajo se trata, creo que tenemos derecho a que se nos consulte, por lo menos de las reglas de juego.

En 1992 todo el mundo sabía que había que cambiar el sistema de trabajo, simplemente porque la carga no se bajaba a granel sino en contenedores y se venían cambios muy importantes a nivel mundial. Había que hacer una ley. ¡Así que no se saquen boletos todos con que pudo haber sido esa ley o una mejor! Ahora bien, no es nuestra intención demostrar a nadie que la ley es mala; no, ha generado miles de cosas buenas, pero no ha solucionado un problema. Hace veinticinco años que escucho a empresarios y a políticos hablar de las bondades de la ANP, y también hace veinticinco años que escucho a diferentes trabajadores del puerto decir: «Seguimos teniendo el problema de la

regulación». Entonces, esto es como tozudo, porque unos dicen que es maravilloso y otro grupo señala que no, y a estas instancias se tendría que haber dado cuenta de que es maravillosa y no tiene problema.

El sindicato portuario ha dado una gran discusión interna. No es un sindicato clásico estatal que defienda que los trabajadores deben ser portuarios. Acá estamos representados trabajadores de los depósitos portuarios, de Montecon y del interior. Nuestro sindicato fue capaz de entender una reforma portuaria, agruparse, plantarse en la situación de que todos somos trabajadores y, por lo tanto, no importa ser estatal, privado o público; defendemos el concepto de sistema portuario entre todos, los que tenemos trabajo y los que no. Nuestra actitud es esa.

Ahora bien, en cuanto a las discusiones, entendemos que deben tener plazos y soluciones después. Uno puede discutir seis meses –es mucho tiempo–, pero si después de ese tiempo no se llega a las soluciones y se vuelve al punto cero, no es un tema que esté en los dirigentes sindicales. Ojalá uno pudiera decirles: «Muchachos, tenemos la ley, la votaron los diputados, pero ahora vamos a suspenderla por seis meses y a ver si encontramos una solución». De todas formas, rescato ese espíritu y no creo que sea imposible encontrar un acuerdo, pero sí considero que debe tener premisas muy claras.

SEÑOR MUJICA.- Una pregunta mínima. Acá se ha manifestado que hay varias empresas que tienen convenio colectivo y otras que no lo tienen, y que a su vez compiten. Daría la impresión que hay un poco de competencia desleal desde ese punto de vista.

La segunda pregunta es por qué algunas empresas han formulado convenio colectivo y que tienen la aparente ventaja que dejan en el camino las otras que no lo han hecho. ¿Por qué lo hacen? ¿Es porque son buenos, carmelitas descalzas o porque les conviene? Supongo que puede haber un grado de especialización en el trabajo que hacen, pero quisiera que me lo aclararan.

SEÑOR SUÁREZ.- Hay un tema muy sencillo. Lo primero a tener en cuenta, es el volumen de trabajo. La empresa más estable, que tiene un negocio, un contrato con un exportador o un armador, obviamente genera trabajo y, con él, la posible estabilidad.

De todas formas, también es bueno aclarar que no hay ningún convenio colectivo en el puerto que tome trabajadores mensuales, todos son eventuales simplemente hay acuerdos de partes donde se garantizan jornales. Esto pasa hasta en las empresas más encumbradas. No tenemos trabajadores estables.

SEÑOR MUJICA.- ¿Pero con quién se hace el convenio colectivo?

SEÑOR SUÁREZ.- El convenio se hace con los sindicatos de base y el madre y se hacen los acuerdos.

Esto se hace no porque sean buenas, como señalaba el señor senador, sino porque hay un interés mutuo en que el personal siga trabajando y, además, la empresa tiene volumen de trabajo para darlo. Otro elemento muy importante son los clientes. Es muy difícil que a una empresa seria, que tiene una mercancía, un operador portuario le diga: «Mirá te voy a operar tu producto» si no le muestra un convenio o un acuerdo con sus trabajadores. Por ejemplo UPM en Nueva Palmira, Río Estiba lo opera, pero UPM

–y es lógico que así sea– no puede tener todos los días un conflicto con la empresa que es la operadora porque no hizo convenio con los trabajadores. En ese marco está planteado el tema. Las que no lo hacen, primero, porque son empresas mayores y tienen la picardía de decir que trabajan tal producto, el arroz, por ejemplo, pero tienen otra cantidad de negocios. Lo que pasa que al arroz lo trabajan con personal eventual. En realidad, es un prestador de servicios, no un prestador de servicios al arroz, es un operador portuario, cae la mercancía, se hace el acuerdo y se toma el trabajo. Otras no tienen ese volumen y puede suceder que sean empresas tercerizadas de tercerizadas. Por ejemplo, la empresa Montecon tiene su personal estable, que maneja las máquinas, pero para la estiba –los trabajadores que bajan la mercancía, es decir, los operadores manuales– tiene dos empresas tercerizadas. Simplemente como tiene un volumen de trabajo de acuerdo, esas mismas empresas le garantizan a sus trabajadores los jornales. Pero podría pasar que Montecon no tuviera el volumen para

tener dos empresas tercerizadas. Entonces, debería tener una, no dos. Claro, si uno lo mira hoy ese sería el discurso. Obviamente que si había dos empresas y ahora una, a alguien se va a despedir. ¿Me explico?

SEÑOR TORRES.- Me parece que es parte de la diversidad y del sistema heterogéneo.

De hecho dentro de la negociación colectiva tenemos tres mesas lo que quiere decir que existen diferentes intereses y formas de trabajo. Por ejemplo, tenemos una mesa agencia marítima donde el cien por ciento de los trabajadores es mensual. Este tema no lo tenemos ahí. Creo que también pasa por el ánimo de las autoridades de turno. Años atrás para nosotros un ejemplo a seguir eran las negociaciones que llevaban los trabajadores de la terminal Cuenca del Plata con su empresa, ese era un poco el espejo. Eso, hoy en día, ha cambiado; hay diferentes situaciones. Actualmente, la inclusión del avance tecnológico lleva a que las empresas tengan que negociar con los trabajadores. ¿Por qué? Porque tenemos además una definición de tareas. Entonces, si cambiamos el *statu quo* de la situación hay que sentarse a negociar. Mayoritariamente no tenemos problema, pero lo que pasa es que también tenemos empresas con sistemas de trabajo que son realmente rudimentarias, no han tecnificado absolutamente nada como, por ejemplo, sucede con el arroz que sigue con la bolsa de 50 kilos.

Pues bien, se hace difícil que los trabajadores puedan plantearle a ese tipo de empresas –que, por suerte, son un grupo minoritario– la necesidad de sentarse a una mesa de discusión bipartita. Recordemos que la negociación colectiva es una parte y que luego está la negociación bipartita, ámbito en el que se discute, entre otras cosas, las condiciones de trabajo. En ese espacio sí agregamos aspectos que no son propios de las condiciones de trabajo, porque en este mundo portuario nosotros no ponemos a los empresarios en una misma bolsa y decimos que son todos malos, no, no es así; eso tiene que quedar claro. Pero también es cierto que hay empresarios y patrones, ese es el problema. Ahí está la diferencia. Si uno quiere hablar con el empresario y este adopta la postura de un patrón, aparecen las dificultades. Si uno no tiene nada de dónde agarrarse en lo que refiere a la relación, todavía se hace mucho más difícil el problema.

En resumen, esa es la situación.

SEÑOR FONTES.- Hace muchos años que este tema es analizado en distintos ámbitos, como el de la OIT con el convenio n.º 137. Justamente, en la comisión de expertos de la OIT se planteaban las dificultades que podría traer la aplicación de este convenio, por eso también surgió la respectiva recomendación.

Como es lógico, lo que tenemos en este momento son típicos dolores de parto

–por decirlo de alguna manera–, pero es una situación que no puede seguir adelante, por eso, el artículo 116 es la norma con la que se logró el quiebre. Sabíamos que no iba a ser fácil y nunca pensamos que una situación de este tipo se tendría que resolver en dos o tres meses, no obstante, considero que estamos preparados, que el ámbito portuario tiene grandes empresas y cuenta además con un moderno y buen sindicato, que discute y sabe llegar a acuerdos. Por eso, pensamos que tenemos posibilidades de implementarlo.

Por supuesto, somos conscientes del dolor que puede producir, porque puede quedar gente por el camino. Ya en el año 80 la OIT se pronunciaba en ese sentido y lo mismo en la correspondiente recomendación. Por eso, hace hincapié en el trabajo decente, esto es, no puede haber «trabajadores portuarios» –entre comillas– si trabajan dos o tres jornales por mes, porque con eso no pueden llevar adelante una familia y un hogar. Como decían mis compañeros, mientras no los llamen a trabajar, los vemos esperando a que el Lobo los cite, pero, mientras tanto, piden plata en los semáforos. Nosotros no queremos un trabajador portuario en esas condiciones, sino que tenga un trabajo decente, pero posiblemente no sea en el puerto o lo será, si se dan las circunstancias, si se ha especializado y ha llegado a cierto nivel de trabajo.

Lo que decimos, entonces, es que, así como los trabajadores vamos a sacrificar a esos compañeros que en este momento hacen dos, tres o cinco jornales en el mes, no se puede considerar que todas las empresas son portuarias porque, aunque quieran darse dique, no lo son y vienen explotando desde hace muchos años a los trabajadores. Por tanto, es hora de que se diga qué empresa puede trabajar y qué empresa no puede seguir adelante, ya sea porque no tiene la capacidad o porque no tiene el volumen de trabajo necesario. Es un poco lo que señalaban mis compañeros,

hacen la plancha, trabajan un poco cada una y se mantienen las dos, pero esto lo logran porque las condiciones de trabajo de sus trabajadores no son buenas. Tampoco queremos más muertos en el puerto por razones laborales, porque dejan las clavas al pie del semáforo y entran a hacer un jornal. En la ley de la calle todo el mundo hace lo que puede y gana como puede la plata para llevar a la casa, pero nosotros queremos una fuente de trabajo estable y decente y para eso necesitamos la seguridad que nos puede dar este artículo. Por lo tanto, es muy importante para nosotros poder seguir discutiéndolo y llegar a acuerdos con las empresas y con los patrones, porque ellos necesitan de nosotros, de los trabajadores y de un trabajo decente no pirateado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias.

(Se retiran de sala representantes del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines).

–Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:).

–«Solicitud de audiencia remitida por COSSAC, relacionada con las modificaciones a la ley de inclusión financiera (carp. n.º 879-2017)

Nota de la Cámara de Empresas de Servicios Financieros del Uruguay (CESFUR) declinando la invitación formulada por la comisión.

Solicitud de audiencia remitida por la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros en relación al artículo 116 de la ley de rendición de cuentas».

Tendríamos que definir la próxima sesión porque habíamos invitado al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y al BPS por este tema, el ministro Murro ya confirmó su concurrencia para el próximo jueves, pero el BPS no. Si todos están de acuerdo los recibiríamos el próximo jueves. Además, proponemos invitar a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social para que también estén presentes.

Por otro lado, la Asociación de Bancos Privados del Uruguay ya confirmó su presencia sobre el tema de intermediación financiera.

Se levanta la sesión.

(Son las 11:50).